

# VOLO A VELA IN ITALIA ED ALL'ESTERO

## ITALIA

*Per il volo a vela.*

L'on. Marcello Diaz Duca della Vittoria, presidente del R. Ae. C. I., ha fatto alla Camera, in sede di discussione del bilancio dell'Aeronautica, importanti dichiarazioni e proposte in favore dello sviluppo del movimento voloveliero italiano, apprese con viva soddisfazione dai numerosi appassionati del magnifico sport. Riportiamo la parte dell'elevato discorso dell'on. Diaz che si riferisce al volo a vela ed ai mezzi necessari per sollecitarne lo sviluppo e la diffusione fra la gioventù sportiva italiana.

« Questo magnifico sport detto anche volo silenzioso non è ancora abbastanza diffuso in Italia. E' lo sport dei giovani in quanto serve come ottima preparazione per coloro che vogliono poi dedicarsi al volo a motore. All'estero sono stati raggiunti in questo campo magnifici risultati. Si è riusciti a compiere la traversata della Manica con un aeroveliero. In Germania dove questo nuovo sport ha moltissimi cultori si sono stabiliti dei records di durata e di percorso con 455 km. in circuito chiuso. In Italia si sta cercando di sviluppare questa attività. Il Ministero dell'Aeronautica ha iniziata tale attività creando la Scuola di volo a vela di Pavullo dove ogni anno vengono istruiti circa 150 allievi e da dove escono gli istruttori i quali dovrebbero essere poi messi a capo di altre scuole. Oltre Pavullo esistono la Scuola dell'Aero Club di Belluno e quella dell'Aero Club di Como le quali esercitano d'accordo con l'O. N. B. e con il G. U. F. una attività degna di elogio. Gli entusiasmi che il volo silenzioso suscita sono molti e meritano tutto l'appoggio e l'attenzione delle Autorità competenti.

« Sarebbe desiderabile che sorgessero in Italia numerosi Centri di Volo a Vela specialmente se si considera che dalla attività di essi risulterebbe un notevole ausilio all'aviazione militare in quanto porterebbe alle Scuole dei giovani che già conoscono le norme fondamentali del pilotaggio e che sono stati già sottoposti ad un severo esame.

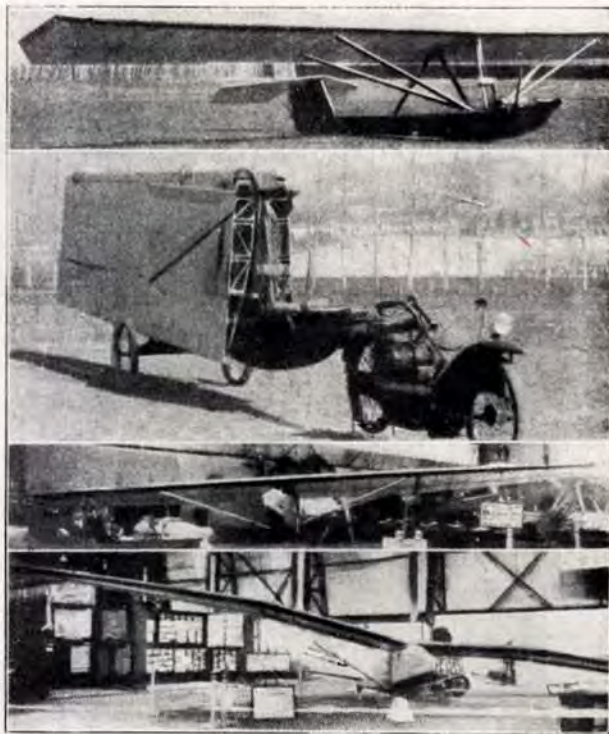
« Ritengo sarebbe necessario che per le Scuole di Volo veliero si adottasse lo stesso principio già in atto per quello di volo a motore e cioè dare a quelle Scuole che lo meritino sia come attività sia come serietà di corsi, una piccola sovvenzione che dovrebbe servire ad alleggerire il carico di spese di gestione. Tale sovvenzione dovrebbe ammontare a non più di 500 lire per brevetto.

« Posso assicurare che se aiutata questa magnifica attività aviatoria che appassiona quanto se non più del volo a motore, prenderà in Italia tale sviluppo da raggiungere in breve volgere di tempo i paesi che oggi sono all'avanguardia ».

### Aerovelieri nazionali.

L'Aeronautica Bonomi ha esposto nella recente edizione della Fiera di Milano tre interessanti apparecchi di volo a vela di propria ideazione e costruzione. Apparecchi dunque completamente italiani. Essi hanno riportato un vivo successo e non solo dal punto di vista del numero dei visitatori e dei consensi e plausi rivolti al costruttore.

Riportiamo una breve descrizione degli apparecchi Bonomi. Il primo — « Allievo Italia » — è un tipo scuola primo stadio; ricorda il notissimo Zögling, sul



Costruzioni « Bonomi ».

quale ha il vantaggio di consentire un facile montaggio e un rapido ripiegamento. Inoltre a mezzo di apposito carrello l'apparecchio può essere rimorchiato da una motocicletta; l'ingombro è di soli m. 7 x 0,60. Dati principali: apertura alare m. 11,13 - lunghezza m. 5,56 - superficie mq. 16,6 - peso a vuoto kg. 90 - peso per mq. kg. 10.

Il secondo apparecchio — « Biancone » — è adatto per il secondo periodo d'istruzione; deriva dal precedente con l'aggiunta di una carenatura che racchiude il pilota, e con ali di maggior allungamento e profilo di alta efficienza. Dati principali: apertura alare 13,40 - lunghezza m. 6,40 - superficie mq. 14,5 - allungamento m. 12,4 - peso a vuoto kg. 100 - velocità di discesa m. 0,75 al secondo.

Il terzo — « Balestruccio » — è un aeroveliero da record ed è quello che ha destato il maggiore interesse. L'ala dell'apparecchio è controventata da due montanti a V carenati, così da formare superficie portante. Essa è in quattro pezzi, due rettangolari che s'incastano sul dorso della fusoliera e due sbalzi trapezoidali. Aleroni su tutta la lunghezza. La fusoliera è a traliccio rigido e i timoni di direzione e di profondità sono largamente compensati. I dati del « Balestruccio » sono: apertura alare m. 18 - lunghezza m. 7,55 - altezza m. 1,66 - superficie mq. 17,44 - allungamento m. 18 - peso a vuoto kg. 137 - peso per mq. kg. 12,2 - velocità di discesa m. 0,62 al secondo.

Ai dirigenti della « Bonomi » non sono poi sfuggite le difficoltà di trovare terreni adatti all'esercizio del volo a vela terrestre, dovute al fatto che la maggior parte del nostro suolo è ricoperto da una fitta vegetazione e, soprattutto nel settentrione, da ininterrotti filari di gelsi, che in vastissime zone rendono materialmente impossibili gli atterraggi. Nelle officine di Erba Incino si sta pertanto procedendo alla trasformazione in idro del « Biancone », il veleggiatore terrestre standard più sopra descritto, che nelle recenti prove ha dato i più lusinghieri risultati. Il lavoro è già a buon punto.





Il nuovo idroveliero permetterà la costituzione di numerosi Gruppi di volo a vela lungo le coste del mare e dei laghi nelle immediate vicinanze delle città, con vantaggi che non è il caso di enumerare.

Le costruzioni « Bonomi » renderanno quindi possibile quel rapido sviluppo nel nostro Paese dell'aviazione senza motore auspicato dal Presidente del R. Ae. C. I.

*Il trofeo Castiglioni.*

« L'Aviazione » ricorda come due anni or sono il gr. uff. Giuseppe Castiglioni, noto e benemerito industriale, abbia offerto un magnifico trofeo per il volo a vela, conferito, il primo anno, al dott. Cattaneo. Da allora nessun'altra competizione ebbe luogo ed il trofeo rimase inagguadato.

Il giornale richiama l'attenzione sul fatto, augurandosi che venga presto istituito un concorso di volo a vela in cui i giovani possano gareggiare per la conquista dell'ambito premio.

## SPAGNA

*Attività voloveliera.*

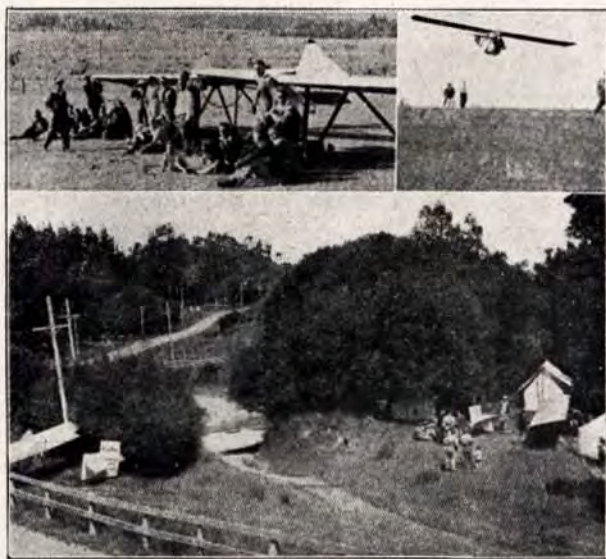
Il Gruppo di volo a vela della Scuola Centrale Ingegneri Industriali ha partecipato, lo scorso aprile, alla manifestazione aviatoria organizzata all'aeroporto di Barajas. Vennero eseguiti voli con apparecchi Zögling e Prüfling lanciati da automobili.

L'aviazione militare mise a disposizione del pilota Albarran l'aeroveliero « Professor » acquistato poco prima dal Servizio spagnolo di propaganda. Con esso si realizzarono voli di venti minuti a rimorchio di aeroplani.

Durante le prove dell'11 aprile Albarran fu rimorchiato dall'aerodromo militare di Cuatro-Vientos all'aeroporto di Barajas. Il « Professor » era rimorchiato da un De Havilland scuola, motore da 150 HP. Il cavo di 4 mm. aveva una lunghezza di 120 metri. Dopo aver sorvolato Madrid a 800 metri Albarran si staccò dal rimorchio e riuscì a tener l'aria per 1 ora e 7 minuti, raggiungendo ad un dato momento l'altezza di 1.100 metri.

Il 20 aprile Albarran riprese il volo per tornare a Cuatro-Vientos. Era la settima uscita dell'apparecchio. Dopo aver fatto due viraggi l'aeroplano rimorchiatore perdettero velocità e precipitò al suolo trascinando l'aeroveliero che non aveva potuto liberarsi. Il « Professor » si spezzò in aria e Albarran si salvò col paracadute.

Si crede che lo sgancio dell'aeroveliero non fosse ben



Campeggio della settimana dell'ala silenziosa Neozelandese. (da « Flugsport »).

congegnato; d'altra parte si constatò che il cavo di rimorchio era troppo robusto; esso non avrebbe dovuto essere che di 2,5 mm. di diametro, cosa che gli avrebbe permesso di spezzarsi e non di trasmettere all'aeroveliero gli sforzi che lo fecero andare in pezzi in volo.

## SVIZZERA

*Gli sviluppi del volo a vela.*

In Svizzera lo sviluppo dell'aviazione senza motore procede regolarmente e se nel 1930 il numero dei voli non fu che di 800, nel 1931 esso salì a 2.963. Nel 1930 si contavano 10 apparecchi; durante il 1931 l'Aero Club svizzero ha registrato 19 macchine nuove. Esistono ora 8 Gruppi regionali che operano sotto il controllo dell'Ae. C. svizzero. I centri ove il volo a vela è più diffuso sono quelli di Zurigo, Berna e San Gallo; un nuovo Gruppo è stato da poco istituito a Olten.

Durante l'inverno scorso sono state eseguite interessanti esperienze nell'Oberland bernese. Nella regione di Mürren, nido d'aquile che strapiomba sul fondo valle con un dislivello di 1000 metri, il pilota Gerber di Berna ha effettuato partenze servendosi di piste di neve.

I migliori risultati furono ottenuti da Willy Farner il quale con un « Professor » eseguì fra l'altro un volo di distanza di 52 km. con partenza dalla Jungfrau e un volo della durata di 1 ora e 42 minuti.

## NUOVA ZELANDA

*Si affaccia il volo a vela.*

L'organizzazione del volo a vela nella Nuova Zelanda è dovuta a due instancabili giovani tedeschi — Torvald P. Husheer e R. Mathesen — che da tre anni vi si dedicano con tenacia ed entusiasmo. Essi sono giunti perfino a dar vita ad una Associazione di Volo a Vela Neozelandese, che riunisce i vari Gruppi locali. Nei primi tempi i Gruppi dovettero lottare seriamente coi preesistenti Aero-Clubs, i quali avevano intravisto nel movimento voloveliero una concorrenza al volo a motore e creavano ostacoli alla nuova attività.

Per mancanza di materiale adatto i primi apparecchi di tipo « Zögling » costruiti furono assolutamente primitivi, tuttavia volarono. Durante le vacanze di Natale venne organizzata la prima settimana dell'ala silenziosa con tre apparecchi sempre del tipo suddetto. 200 lanci fra cui alcuni voli di 30 secondi furono i brillanti risultati di questo inizio di attività.

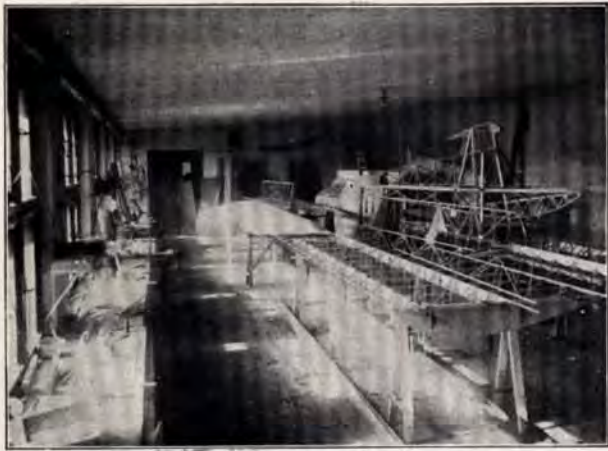
Nel corrente anno si spera di giungere a formare 8 Gruppi con 12 apparecchi. In una lettera a « Flugsport » un organizzatore ringrazia la rivista per gli incoraggiamenti ed aiuti ricevuti e soggiunge: « Dopo il terremoto



« Skaut » cecoslovacco in volo.







Una officina montatori cecoslovacca.

to abbiamo ripreso coraggio. Qui a Napier il nostro Gruppo conta già oltre 40 soci. L'Aero Club di Napier molto ci aiuta; fra l'altro ha messo a nostra disposizione un laboratorio per la costruzione degli apparecchi ».

## CECOSLOVACCHIA

### Attività voloveliera.

Il volo a vela in Cecoslovacchia è organizzato dalla Masarykova Letecká Liga, grande associazione degli amici dell'aviazione. Un Comitato centrale fu istituito nel novembre del 1930 allo scopo di riunire ed indirizzare il movimento voloveliero, come pure dell'aviazione nazionale, della sua propaganda e della educazione della gioventù.

Fin dall'inizio due Gruppi si sono particolarmente distinti per la loro attività: Praga e quello di Olomouc (Moravia). Il bilancio del primo anno è il seguente: 30 Gruppi locali fondati; 41 apparecchi in servizio o in costruzione; 182 allievi suddivisi fra 5 corsi locali e un corso centrale, di cui 103 hanno già conseguito il brevetto A e 28 il brevetto B; inoltre alcuni piloti hanno ottenuto il brevetto C o B all'estero.

Un tipo nazionale di planeur scuola è stato costruito ed sperimentato con successo; qualche tipo di planeur per il periodo intermedio e da record sono in costruzione e verranno provati nel corso di quest'anno. Nelle scuole si adopera il tipo nazionale « Skaut » e un tipo analogo al Zögling tedesco.

Buoni terreni sia per le scuole che per gli allenamenti non mancano, ma dato che la Bohème e la Moravia sono regioni molto coltivate, tali terreni non sono accessibili che durante un breve periodo dell'anno.

Un centro per l'addestramento dei piloti C è in progetto; i lavori relativi sono già iniziati. Lo sviluppo del volo a vela stimola anche l'industria aeronautica cecoslovacca; due ditte hanno infatti annunciato la costruzione di aerovelieri per i Gruppi e per i privati.

## GERMANIA

### Un nuovo aeroveliero scuola con scafo.

La Hoppe-Flugzeugbau di Bad Hersfeld ha ultimato, con felici risultati, i voli di prova del nuovo « Moesch » migliorato. La parte anteriore della trave di coda, al posto del pilota, è rivestita in forma di scafo ed assomiglia al naso abbassato di ben noti tipi di apparecchi. La visibilità è perciò eccellente in tutte le direzioni. Si rinunciò, come nel tipo aperto, al montante diagonale anteriore della trave di coda. Tutta la parte anteriore, cioè la carlinga, a forma di scafo, è intercambiabile in modo da poterla sostituire, in caso di rottura, celermente con una di riserva, senza dover interrompere le istruzioni. Gli urti all'atterraggio vengono attutiti da un forte pattino in legno di acero.



Aeroveliero-scuola « Moesch ».

L'ala nel normale tipo di costruzione a due longheroni è interamente rivestita in tessuto e, per eliminare il lungo lavoro di centraggio, sopportata da forti diagonali rigide, di sezione rettangolare, ristrette agli attacchi e rivestita in controplaccato in forma solida di buona penetrazione. In questo modo si ottenne una costruzione robusta e di poco peso.

Il « Moesch » denuncia: apertura alare m. 10 - lunghezza m. 5,70 - altezza m. 1,70 - peso circa 88 kg. - angolo di planaggio 14:1 - velocità di caduta 0,94 m/sec. - velocità 12,5 m/sec.

Un tipo simile, veleggiatore con vento debole, viene costruito aumentando rispetto al precedente l'apertura alare ed elevando il coefficiente di sicurezza a 12; esso quindi soddisferà alle esigenze di stabilità richieste per il decollo trainato. La velatura di questo apparecchio è sostenuta da tre longheroni, di cui i due esterni ad anima piena ed il mediano a traliccio. Il tutto forma un sistema rigido a mezzo di due traversi a cassettoni. Il bordo anteriore dell'ala è rivestito in controplaccato. L'apparecchio tiene l'aria dolcemente anche con vento o turbolenze. Per il decollo con traino l'apparecchio viene posto su apposito carrello.

I dati sono: apertura alare: m. 13,20 - lunghezza m. 5,70 - peso circa 105 kg. - angolo di planata 17:1 - velocità di caduta 0,76 m/sec. - velocità 13 m/sec.

### Le prove dell'aeroveliero « Mehr ».

L'ingegnere Schwarz ha sperimentato recentemente sulle alture del Pfänder presso Bregenz il nuovo aeroveliero costruito dall'ingegnere Mehr di Lindau, presentato or non è molto all'esposizione d'aviazione di Ravensburg (Wurtemberg).

L'ing. Schwarz eseguì una prima discesa in volo planato fino a Lindau, sulle rive del lago di Costanza. Qualche giorno dopo riuscì ad elevarsi a 400 metri al di sopra della quota di lancio e approfittando delle correnti ascendenti tenne l'aria per 2 ore e 23 minuti. Era il primo volo a vela effettuato sulle alture del Pfänder e nello stesso tempo rappresentò un eccellente collaudo del nuovo apparecchio.

### Corsi d'istruzione per partenze a rimorchio.

Allo scopo di ampliare le possibilità del volo a vela nella Germania centrale e del nord è stata fondata a Warnigerode una scuola che tende a specializzare gli allievi nelle partenze al traino di automobili. Saranno svolti corsi regolari, suddivisi nel modo seguente:

Corsi per debuttanti: formazione di piloti con lanci a mezzo di automobile fino al brevetto B; corsi per piloti che posseggono il brevetto B: studio delle partenze al traino di automobili - volo rimorchiato e libero ed atterraggio in un punto prestabilito; corsi per istruttori di volo a vela e detentori di brevetto C: iniziazione alla partenza autotrainata; corsi tecnici: costruzione, apparecchi - teoria e pratica.

### Manifestazione voloveliera a Frankenstein.

Alla fine del decorso aprile ebbe luogo a Frankenstein (Slesia) una manifestazione di volo a vela, durante la quale vennero effettuate prove notevoli. Un aeroveliero volò per tre ore e percorse 30 km. Altri apparecchi ese-







Prove di galleggiamento dell'idrovolo Vuilleminot.

guirono numerosi voli della durata da una a tre ore.

Il noto asso Hirth volò una sola volta col suo « Musterle » e tenne l'aria per 5 ore e 16 minuti, utilizzando esclusivamente le correnti termiche ascendenti. Fra i molti concorrenti si distinse anche la signora Lola Schroeder.

Un « volo termico » di 164 km.

Il 19 scorso alle 16,20 il pilota Peter Riedel partì col proprio aerovolo « Cumulus » dalla Wasserkuppe, facendosi rimorchiare a circa 1300 m. da un apparecchio a motore. La giornata era caldissima, l'aria quasi immobile; in cielo qualche piccolo cirro-cumulo.

Con sorpresa si osservò che sin quasi a 100 metri sotto le nuvolette il pilota aveva trovato correnti termiche ascendenti, in direzione di Meiningen; presto l'apparecchio fu perduto di vista.

Soltanto verso le 22 si ebbe notizie del pilota: Riedel aveva raggiunto Plauen (Vogtland) a circa 160 km. dal punto di partenza.

In questo volo ciò che in primo luogo deve esser messo in evidenza è la completa immobilità dell'atmosfera durante l'intero percorso e la piccola quantità di nuvole, le quali verso sera scomparvero completamente. Inoltre l'apparecchio di Riedel, il « Cumulus » è un tipo costruito specialmente per la partenza a rimorchio; ha una

velocità di discesa di 1-1,1 m/sec. e non si lascia guidare colla stessa facilità come ad esempio il « Superfalke », il quale pure, tuttavia, è ancora troppo lento per i voli di distanza.

Da questo volo — scrive « Flugsport » — un insegnamento può trarsi ed è che mentre per i grandi raids la velocità di caduta non ha grande importanza, per contro la velocità di volo dell'apparecchio deve essere rilevante, in modo da consentire il rapido passaggio da una colonna ascendente ad un'altra. Inoltre, tanto per il volo di china che per il volo termico, la maneggevolezza dell'apparecchio è dote di primaria importanza.

## FRANCIA

L'idrovolo Vuilleminot.

Le prove dell'idrovolo Vuilleminot che dovevano aver luogo a Nizza i primi del corrente mese hanno dovuto essere rimandate a causa di un incidente di volo, con un apparecchio terrestre, occorso al costruttore Mr. Roger Vuilleminot.

Intanto sono state effettuate, con ottimi risultati, le prove di galleggiamento del nuovo apparecchio idro, la cui realizzazione è seguita in Francia con vivo interesse.

Il nome di Mr. Vuilleminot non è nuovo negli ambienti volovelieri francesi. Egli ha infatti costruito vari tipi di aerovoli terrestri, fra cui un ottimo apparecchio scuola, usato da molti gruppi di volo a vela francesi.

E. P.



Aerovolo Vuilleminot in volo.

### PIERO MAGNI AVIAZIONE

Uffici: MILANO - VIA ENNIO, 4  
TELEFONO 51-687

Officina ed Aerodromo:  
VIA R. BONFADINI, 79  
(Aeroporto Taliedo)  
TELEFONO 54-311

**Studio, costruzione e  
sviluppo di prototipi.  
Riparazioni - Ogni ser-  
vizio per l'aviaz. civile.**

### Soc. An. ROCCO BONAITI

Capitale Sociale L. 5.000.000 (interamente versato)  
Amministrazione LECCO (Reparto Castello)

Produzioni degli stabilimenti di Lecco - Verona  
Roma - Laglio: Filo di ferro lucido - ricotto - zincato  
(anche per linee telegrafiche) Punte di Parigi - Reti  
metalliche per recinti - Filo spinoso - Copiglie ferro  
e rame - Ribattini ferro e rame - Tele metalliche qua-  
dre per mosche e zanzare e tele metalliche in ferro  
rame - ottone - bronzo e bronzo fosforoso.

Recinti completi per campi di aviazione

**“HYDRA,, colla a freddo per il legno**  
RESISTENTE ALL'ACQUA, AL CALORE, AL GELO

TIPI SPECIALI PER COSTRUZIONI AERONAUTICHE



**ANNONI & C. - MILANO (119)**

FABBRICA DI PRODOTTI CHIMICI

VIA GAFFURIO, 5 - TELEFONO 22-975

